

Wojskowa Prokuratura Okręgowa  
w Warszawie  
Prokurator mjr. mgr. Jarosław Sej

Dotyczy śledztwa - sygn. akt Po. Śl - 54/10.

Szanowny Panie Prokuratorze,

Dnia 27 marca 2015 roku odbyła się w ogólnie dostępnych mediach elektronicznych konferencja Wojskowej Prokuratury Okręgowej, która przedstawiła opinii publicznej ekspertyzę 21 biegłych w toczącym się śledztwie katastrofy prezydenckiego Tupolewa 154 M 101 w Smoleńsku. Ekspertyza biegłych jest bardzo drobiazgową co oznacza, iż główny cel wyjaśnienia katastrofy zaginął w ogromnej ilości podanych liczb. Można było się doszukać jedynie tego, że nie doszło do wybuchu na pokładzie ani trafienia przez obce ciało. Jednakże w natłoku liczb zauważyłem, że biegli zwrócili uwagę na fakt potwierdzający mają teorię, iż załoga Tupolewa w pewnej chwili poprosiła Rosjan o podanie temperatury i wartość barometryczną na wysokości płyty lotniskowej. Obsługa lotniska prośbę spełniła co oznaczało, że lotnisko po mimo gęstej mgły zostało otwarte do lądowania dla prezydenckiego samolotu. Za zgodą obsługi lotniska płatowiec był sprowadzany na ziemię wyłącznie na podstawie wysokościomierza barometrycznego. W piśmie z dnia 21 marca 2013 roku skierowanym do Prokuratury, który jest w aktach sprawy śledztwa informowałem, że załoga Tupolewa wybrała wojskową wersję lądowania, że dźwiękowe włączanie się wysokościomierza radiowego (ostrzeżenie) nie miało żadnego znaczenia. Dziwi mnie fakt, że Prokuratura nie ma wiedzy o takim podejściu do lądowania, do którego piloci wojskowych samolotów transportowych są "szczególnie" przygotowywani. Nie wspomnę wiedzę ekspertów! Piloci pochodzący z naboru cywilnego, poza nielicznymi (piloci wojskowi z cargo), nie są do tego typu lądowań szkoleni. Uznanie wojskowych pilotów Tupolewa za niedouczone to obraza majestatu sił zbrojnych. Szczególnie to boli, kiedy taką teorię wytwarzają wojskowi prokuratorzy. Żołnierz może popełnić błąd gdy do tego zmusza go nagła sytuacja ale nie można nazwać go niedouczone. Całkowicie niezrozumiała jest opinia panów ekspertów o przeciągnięciu samolotu. Gdyby doszło do przeciągnięcia samolotu, to uderzyłby on ogonem o ziemię w linii prostej do kierunku lotu, mimo ścięcia brzozy. Komenda

"odchodzimy" jak pamiętam padła na wysokości dwudziestu metrów, gdy piloci jeszcze nie widzieli fatalnej brzozy. Przy wysuniętych kłapach lądowania i dużym ciągu silników samolot wręcz bezkolizyjnie przechodzi z opadania w lot poziomy a w chwili podciągnięciu wolanta do siebie o dwa, trzy stopnie, płatowiec natychmiast się wznosi. Nie istnieje możliwość jego przeciągnięcia. Ciąg silników jest tak duży iż powoduje, że skrzydła nośne płatowca i kłapy lądowania, które są ustawione pod kątem gwałtownie uderzają swoją powierzchnią w podstawę powietrza wprowadzając płatowiec w lot poziomy, szczególnie jest to fizycznie odczuwalne, kiedy mgła stawia większy opór. Do wglądu są zarejestrowane przez video kamery na różnych lotniskach świata i udostępnione dla szerokiej publiczności obrazy lądowań samolotów pasażerskich w bardzo trudnych warunkach pogodowych, które będąc nie kiedy kilką metrów nad pasem lotniska w ostatniej chwili są przez pilotów wyprowadzone bezpiecznie w przestrzeń powietrzną. I o dziwo! wbrew wiedzy polskich biegłych żaden z nich nie został przeciągnięty. Z konferencji Prokuratury wynika, iż samolot uderzył w brzozę wznosząc się a miejsce ścięcia tej brzozy było kilką metrów poniżej powierzchni płyty lotniska. Co to oznacza? Oznacza to, że podejście do lądowania rozpoczęto z niewłaściwej odległości. Jeżeli załoga Tupolewa podano odległość płatowca do progu lądowania a do tego progu nie dolecieli może oznaczać, że załoga Tupolewa wpisała w pokładowy komputer błędną informację podaną z wieży kontroli lotów albo sami błędnie dokonali wpisu. Podejście do lądowania odbywało się w automacie i takie podejście było prawidłowe. Nadmieniam, że w lądowaniu wyróżnia się następujące fazy: podejście do lądowania, wyrównanie (przejście z lotu opadającego w lot poziomy), wytrzymanie (ze zmniejszaniem prędkości lotu), przyziemienie, dobieg, zatrzymanie się lub kołowanie do miejsca postoju. Wielokrotnie niebezpieczne jest podejście do lądowania w chwili porywistej burzy, oblodzenia pasa lądowania albo samego silnego wiatru niż sama mgła. Z zapisów rozmowy między załogą Tupolewa a wieżą lotniska jasno wynikało, iż płatowiec prawidłowo znajdował się na ścieżce do schodzenia. Gdyby nie brzoza do katastrofy by nie doszło. Natomiast czy należało z powodu mgły odejść na zapasowe lotnisko? Odpowiem. Leżało to w gestii prezydenta. A Prezydent ufał dobremu przygotowaniu pilotów do lądowania w takich niekorzystnych warunkach pogody. Dlaczego tak twierdzę? Dlatego, że załoga podjęła próbę lądowania co oznaczało, że miała zgodę samego prezydenta. Czy techniczne nowinki biegłych wnoszą coś w kwestii katastrofy? Twierdzę, że nie! Żadna z ich teorii nie miała wpływu na katastrofę. Jak na dłoni mamy zapis korespondencji pomiędzy

*załogą Tupolewa a kontrolerem wojskowego lotniska w Smoleńsku. Od chwili kontaktu głosowego z wieżą kontroli lotów aż do momentu informacji "odchodzimy" podejście do lądowania odbywało się nienagannie. Zapis głosowy czarnej skrzynki jasno to potwierdza. To prawdziwy dokument katastrofy. Moim zdaniem katastrofa to nieszczęśliwy wypadek,*

*Z poważaniem*

*Jerzy Zygmunt Żelichowski*

*dnia 7 kwietnia 2015 roku.*

